

中山間地域のモビリティ確保と地域経営

その他（別言語等） のタイトル	The Role of Mobility and Financial Policy of Regions that Coexist with Nature
著者	田村 亨, 藤井 勝, 長谷川 裕修
雑誌名	土木計画学研究・講演集
巻	35
号	178
ページ	1-2
発行年	2007-06
URL	http://hdl.handle.net/10258/1833

中山間地域のモビリティ確保と地域経営*

The Role of Mobility and Financial Policy of Regions that Coexist with Nature*

田村亨**・藤井勝***・長谷川修裕***

By Tohru TAMURA**・Masaru FUJII***・Hironobu HASEGAWA***

1. はじめに

2005年11月、高知県大豊町（人口5700人）で白タク営業をしていた者が、道路運送法違反で逮捕された。“自分の力で自由に移動することが困難だとされる人たち”を多く抱える地方自治体で起こった社会現象のひとつである。翌年5月、町内のタクシー会社は乗り合いタクシーの認可を認められたが、採算を考えるとどの程度利用が広がるか予測しかねている。それでは、介護タクシーやNPOによる有償移動サービスなどは、高齢者の多様な住民ニーズを満たせるのであろうか。市町村単位で協議会をつくり検討する国土交通省の“地域公共交通の活性化及び再生に関する法律”や、農水省の“農山漁村活性化戦略（2006.12）”はこれらの問題を解決するものになるのであろうか。

本研究では、中山間地域のモビリティ確保を対象として、①国土審計画部会「中間とりまとめ」で議論されている「新たな公」、②バスなどの撤退が余儀なくされている地域における「公共交通の代替」、そして③「IT」を活用したモビリティの確保方策等の視点に立ち、総合的な施策の立案及び実施に対する支援のための制度的枠組みの検討を行う。特に、総合交通政策としての国の役割を論じるとともに、地域のインセンティブが働くような支援策を考える。

2. エンパワメントの時代

（1）海外の事例

英国ではサッチャー政権以降、公共分野にPFI、エージェンシー化、民営化、民間委託等により市場メカニズムの活用を進めることを主要な柱のひとつとするNew Public Management（NPM）という行政手法が採られてきた。ブレア政権のもとでも、財政支出削減などの経済性・効率性の向上に加え、住民の効用・満足度といっ

た有効性を重視する行政を目指すBest Valueという概念を採り入れNPMの制度改革が行われた。交通サービスに関しても、事業者や住民との協力（PPP= Public Private Partnership）によって、コスト抑制や効率性向上だけでなく、利用者に使いやすいBest Valueな公共交通サービスが提案され、地域公共交通の活性化を図ろうとしている。

Best Valueな公共交通サービスの実現として、政策投資銀行のレポート（2003）¹⁾では、欧州の事例を分析して「3つのバリアフリー」という考え方を提示している。それは、①ハードのバリアフリー；乗り継ぎを前提とした再施設配置、②ソフトのバリアフリー；“地域全体のダイヤ設定調整”や“一定金額で期間乗り放題による料金割高感の解消”など、③参加のバリアフリー；公・事業者・住民の間のバリアを越えて地域住民ニーズを反映させて具体的なハードとソフトのバリアフリー施策を検討するである。

この際に重要なことは、地域の目標を決め同時に公・事業者・住民による新たなビジネスづくり（起業）を行うことである。そして、目標を実現する方法はエンパワメントに尽きるようである。それは、公・事業者・地域住民はデータに基づいた科学的な議論を公開して行うとともに、公は民に権限を与えて、目標を実現するための工程管理・情報管理を民がつけることである。

（2）中山間地域のモビリティ確保

高齢化や過疎化の進展により、農山漁村の地域単位であった集落の消滅や機能喪失が進み、公共交通や生活サービスが地域から撤退するケースが顕在化してきている。このような中山間地域の中でも地方中心都市から遠く離れた深自然地域ともいえるべき地域では、一般に言われる公共交通は維持困難であり、コミュニティ維持の観点から日々の生活を支える移動手段の確保が急務である。

このような地域では、施設配置と交通ネットワークを一体的に捉えて、地域内外に対する交通利便性のよい旧村中心のエリアなどに、多様な公共サービス施設や生活サービス施設を配置するとともに、こうしたエリアと農業集落との間の移動手段の確保を図ることが効果的である。交通インフラの再配置にあたっては、時間短縮効

*キーワード：広域地方計画、自然共生地域、地域経営

**フェロー，工博，室蘭工業大学工学部 建設システム工学科（北海道室蘭市水元町27番1号、TEL0143-46-5287、FAX0143-46-5288）

***学生員，工修，室蘭工業大学大学院 工学研究科 博士後期課程 建設工学専攻

果、交通安全面の向上などの従来の便益尺度だけでなく、新規に施設などの整備が必要なくなることによる費用の削減効果など、交通政策以外の政策手段を含めた総合的な評価を行うよう努める必要がある。

また、e-タクシーのような地域住民に使いやすい新たな公共交通手段を確立することも必要である。新地域交通システム I C V S (intelligent community vehicle systems) はシンガポールなどの都市部だけでなく需要が多様で広域に分散している地域にも有効なのである。また、救命救急医療体制の確保としては、米国の救急医療・地域 ITS のように通過地域毎の医師情報やそこへの移動空間情報をドライバーに提供できるサービス、救急ヘリを支援できるサービスが必要とされている。

3. 広域地方計画における戦略と中山間地域

(1) EUにおけるスコットランドの選択

1999 年に独自の議会を持ったスコットランドの事例は、わが国が広域地方ブロックで自立を図る際の参考となる。2004 年に初めて立案された国土計画では、セントラルベルトと呼ばれるエディンバラ＝グラスゴー間の知識経済中心の連携強化が謳われ、この回廊を UK のみならず EU の経済中心の一つとすることが目標とされた。また、スコットランド開発の戦略的なフレームワークとして政府は「A Smart Successful Scotland」を策定しており、これを受けて、例えばエディンバラ・ロジアン地域開発公社では、①世界との結びつきの強化、②競争力のある企業の創出、③労働市場の機能改善、の3分野に重点投資を実施している。①の具体として、空港＝エディンバラ＝グラスゴー間のシームレスなモータウェイ整備、エディンバラ空港から EU 主要空港への定期便確保にスコットランド政府が補助をする仕組みがある。

ここで重要なことは、国の戦略として EU の経済中心になることを掲げざるを得なかったスコットランドは、北部地域の開発を遅らせたことである。このため、地方崩落とも言うべき北部から知識経済中心への急激な人口流出が始まった。

わが国への教訓は、全国8ブロックの広域地方計画の立案にあたって「ブロックの中心を世界都市にすること」、「生活圏のブランドを作るために広域で連携すること」、「集落崩壊が起きている地域の人たちの生活を保障すること」を地域で十分に議論したうえで、どこに投資の選択と集中をおこなうべきかを定めることである。全てを叶えることはできないのである。

(2) 中山間地域のモビリティ確保と地域経営

わが国において多様な広域地方ブロックの持続的発展を支えるためには、中山間地域における生活圏域の広域化が重要である。このためには、生活圏ネットワーク

に入ると生産・生活面の相乗効果を発揮できるようなインセンティブ付きのモビリティ確保が必要である。問題は、それを誰が企画し実践するのかである。

近年、小さな政府や財政難などから、地方自治体では市民協働（パートナーシップ）が謳われている。それは、行政サービスは自治体の本来の業務であるが、公共サービスや住民サービスは自立した市民と公が協働で行うべきとの考えである。この考えを中山間地域に持ち込んで議論することは、ボランティアに少し依存し過ぎてはいないだろうか。

今後、地方部では高齢社会・ゆとり社会などの新しい価値観に基づく市場が形成される可能性が高く、生活圏域の中心都市へのアクセシビリティの向上が重要である。例えば、中山間地域の中心都市に居住し、子供達が教育環境に優れた農村に通学することも考えられよう。都市からみた農村の効用は、居住地域の所有する財と他地域の所有する財のアメニティの差（異質性）の効用と考えることが出来る。一般に、経済の発展に伴い消費のメニューは増加するが消費しきる時間がなくなるため、人々の側の消費技術が高度化する。高度化によりメニューの同時消費が可能となり、再度消費のメニューが増加する。都市の住民が、家族の中で分担して、農村の財を消費しに行く行動は、消費技術が高度化（新たに増加したメニューを消費する行動）と捉えることが出来る²⁾。

このように、中山間地域の交通確保をシビルミニマムの視点ばかりでなく新たな価値観の創出と捕らえると、“積極的な国の関与（パタナリズム）”が必要となる³⁾。

4. おわりに⁴⁾

地方分権は、国から自治体への官官分権をイメージするが、地域のことは自分達で決めるという地域社会への分権であろう。確かに自分達ができることに参加すればコストを下げられる可能性は高い。また、国の役割を外交と国防など小さいものにするという議論がなされているが、総合的な交通システムの計画立案とその実践は、空間的に自治体を超え、時間的にも価値観の変容をもたらすものであり、俯瞰的に見る必要がある政策として国が主体的に行うものであろう。

参考文献

- 1) DBJ Hokkaido Report 12 (政策投資銀行 北海道支店)；“3つのバリアフリー “による地域公共交通活性化”、2003
- 2) 安藤浩一・中村良平；地域経済の成長と安定－多様性との関連－、地域政策研究 (政策投資銀行) Vol. 13, 2004
- 3) 小林好宏；都市経済的自立とパタナリズム、北海道都市地域学会学会誌、2006
- 4) 岩崎美紀子；分権と連邦。ぎょうせい、1998。